

Sitzung vom 13. November 2019

1027. Anfrage (Mobilitätsmanagement beim Kanton)

Die Kantonsräte Thomas Schweizer, Hedingen, und Florian Meier, Winterthur, haben am 26. August 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton Zürich führt eine Beratungsstelle Impuls Mobilität und fördert das Mobilitätsmanagement. Das Angebot des Kantons Zürich richtet sich an die Gemeinden im Kanton und die dort ansässigen oder tätigen Betriebe, Bauherren und Investoren, Liegenschaftsverwaltungen von Wohnsiedlungen und Veranstalter.

Im Rahmen der Umsetzung einer zeitgerechten Erreichung der von Bund und Kanton festgelegten Energieziele kommt der Förderung des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs eine ganz zentrale Bedeutung zu. Die Beratungsstelle Impuls Mobilität und die darauf anschliessenden Einführung des Mobilitätsmanagements sind eine der vielen Umsetzungsmassnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs und zur Energieeffizienz bei der Mobilität.

Auch der Kanton weist eine Vielzahl von kantonseigenen Betrieben, Verwaltungsstellen, Institutionen, Schulen usw. auf, welche das Wissen der Beratungsstelle Impuls Mobilität nutzen und Mobilitätsmanagement einführen könnten.

Der Kanton hat eine wichtige Vorbildfunktion. Dieser kann er am besten nachkommen, wenn er Mobilitätsmanagement zeitnah in allen kantonseigenen Institutionen umsetzt.

Dazu haben wir folgende Fragen.

1. In welchem Umfang hat der Kanton bei seinen Ämtern, den kantonseigenen Institutionen (wie z. B. Kantonsschulen) das Mobilitätsmanagement bereits umgesetzt?
2. Gibt es einen Zeitplan, bis wann Mobilitätsmanagement in den kantonalen Institutionen umgesetzt werden soll, oder ist der Regierungsrat bereit, einen solchen Zeitplan zu erstellen?
3. Ist er bereit, das Mobilitätsmanagement bei kantonseigenen Institutionen verpflichtend einzuführen?
4. Ist er bereit, das Mobilitätsmanagement im Rahmen von grösseren Bauvorhaben verpflichtend zu verankern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Schweizer, Hedingen, und Florian Meier, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Heute gehört bei grösseren kantonalen Bauvorhaben in der Regel ein Mobilitätskonzept zum Bearbeitungs- und Prüfumfang der Bewilligungsbehörde. Darüber hinaus werden die mit einem Mobilitätsmanagement angestrebten Ziele bereits frühzeitig in die Planung einbezogen (vgl. Beantwortung der Frage 4). Bei der Standortwahl neuer kantonaler Einrichtungen und Schulen ist eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zwingend. Beispiele sind die neuen Standorte des Universitätsspital Zürich (The Circle am Flughafen Zürich und der neue Verwaltungsstandort Stettbach) sowie der neue Standort der Kantonsschule Uetikon am See.

Bei bestehenden kantonseigenen Institutionen kommen verschiedene Aspekte des Mobilitätsmanagements bereits zur Anwendung. Es besteht eine Reihe von Regelungen, welche die Mobilität der kantonalen Angestellten, der Lernenden und der Besucherinnen und Besuchern beeinflusst. Beispielsweise unterstützt die Vollzugsverordnung zum Personalgesetz (LS 177.111) die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs. Für Dienstreisen soll grundsätzlich der öffentliche Verkehr genutzt werden, wobei die Kosten vergütet werden. Innerhalb des Bereichs des Zürcher Verkehrsverbundes können Billette der zweiten Klasse, ausserhalb des Verbundgebietes solche erster Klasse, verrechnet werden. In einzelnen Direktionen steht den Mitarbeitenden ergänzend ein Carsharing-Angebot zur Verfügung. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen der kantonalen Verwaltung (Personen- und Nutzfahrzeuge) wird auf vorbildliche Energie- und Umwelteffizienz geachtet. Grundsätzlich haben Mitarbeitende der engeren Zentralverwaltung, welche nicht aus dienstlichen oder gesundheitlichen Gründen auf ein Fahrzeug angewiesen sind, für kantonseigene Parkplätze kostendeckende Mietzinsen zu entrichten.

Weiter wird im Rahmen der Aktion «bike to work» die Nutzung des Velos in den Direktionen gefördert. Die Anzahl Veloabstellplätze wurde erhöht und die Veloinfrastruktur an einzelnen Standorten verbessert. Auch können die Arbeitszeiten teilweise flexibel eingeteilt werden, und es besteht dank breiter Ausstattung mit mobilen Arbeitsgeräten nach Rücksprache mit den Vorgesetzten die Möglichkeit, Arbeiten im Homeoffice zu erledigen. Teilzeitarbeit wird gefördert und hat sich etabliert.

Die beaufsichtigten selbstständigen Anstalten, namentlich das Universitätsspital Zürich, das Kantonsspital Winterthur, die Psychiatrische Universitätsklinik Zürich und die Integrierte Psychiatrie Winterthur – Zürcher Unterland, verfügen über Mobilitätskonzepte. Es liegen Parkplatzbewirtschaftungssysteme vor mit einer beschränkten Anzahl kostenpflichtiger Parkplätze für Mitarbeitende und Besucherinnen und Besucher. Es sind Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs getroffen (Sensibilisierung der Mitarbeitenden, Erhöhung Anzahl Veloständer und Beschaffung von Dienstvelos zwecks Besuch der Aussenstandorte).

Zu Frage 2:

Es besteht derzeit kein Zeitplan für erweiterte Massnahmen des Mobilitätsmanagements. Grössere Bauvorhaben kantonaler Institutionen setzen ein Mobilitätskonzept voraus. Bauvorhaben und Anpassungen an bestehende Gestaltungspläne werden nur noch bewilligt, wenn entsprechende Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzepte vorgelegt werden.

Bei den Hochschulen (Universität und Fachhochschulen) soll mittelfristig ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

Zu Frage 3:

Bei bestehenden kantonseigenen Institutionen wird bereits heute, wie vorangehend beschrieben, eine breite Palette an Massnahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt. Die Eigenschaften der Standorte sowie die betrieblichen Erfordernisse und Abläufe der verschiedenen Stellen des Kantons sind sehr unterschiedlich. Dezentrale Standorte unterscheiden sich wesentlich von der Erschliessung der engeren Zentralverwaltung. Mitarbeitenden in Spitälern oder Schulen können nicht die gleichen Möglichkeiten von flexiblen Arbeitsmodellen in Anspruch nehmen wie andere Angestellte. Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind insbesondere auch auf die Bedürfnisse an dezentralen Standorten und auf Mitarbeitende im Schichtbetrieb abgestimmt. Die Attraktivität des Kantons als Arbeitgeber soll gewährleistet bleiben. Die Zuständigkeit für Entscheid und Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements liegt jeweils bei den zuständigen Direktionen.

Zu Frage 4:

Der behörderverbindliche kantonale Richtplan sieht vor, dass die Zentrumsgebiete einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modal-Split-Ziels leisten. Die Erschliessung der Zentrumsgebiete ist demnach auf einen überdurchschnittlich grossen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten.

Bei kantonalen Bauvorhaben wird mit den Nutzertdirektionen im Rahmen der Vorstudien diskutiert, wie die Mobilität im Bauprojekt berücksichtigt werden muss. Die kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsziele werden einbezogen. Im Projektpflichtenheft werden die An-

forderungen in Bezug auf die verkehrliche Erschliessung festgehalten. Es geht dabei um Themen wie die Erreichbarkeit des Gebäudes, die Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze oder die Installation von Ladestationen für die Elektromobilität. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist bereits im «Standard Nachhaltigkeit Hochbau» festgehalten (RRB-Nr. 652/2017). Zuständig für die Einführung und die Umsetzung eines Mobilitätsmanagements sind die jeweiligen Direktionen, deren Institutionen die vom Immobilienamt zur Verfügung gestellten Gebäude nutzen.

Für Bauprojekte anderer Bauträger enthält das Planungs- und Bauge-setz (LS 700.1) derzeit keine Bestimmung, die z. B. bei grösseren Bauvorhaben ein Mobilitätsmanagement verlangen würde. Mobilitätskonzepte werden in der Regel vom Amt für Verkehr oder vom Amt für Wasser, Energie und Luft bei besonders anspruchsvollen und grossen Planungen verlangt, die im Rahmen von Gestaltungsplänen von der Grundordnung (z. B. höhere Ausnutzung) abweichen bzw. der Pflicht zur Erstellung eines Umweltverträglichkeitsberichts unterliegen und eine vertiefte Beurteilung z. B. betreffend Parkplätze, Kapazitäten auf dem Strassennetz und Umwelt notwendig machen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli